

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

1 czerwca Nr. 9. Rok 1931.

TREŚĆ:

SPRAWY OGÓLNE I OSOBOWE.

75.

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 25 kwietnia 1931 r.

o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

(przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 362).

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) postanawiam co następuje:

§ 1. (1) Rozporządzenie niniejsze normuje należności za odbywane w kraju podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", objętych rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).

(2) Wymienione należności pracowników próbnych, kontraktowych i czasowych regulują osobne przepisy.

§ 2. (1) Pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" przyznaje się, w razie podróży służbowych lub delegacyj do miejscowości, położonych poza stałem ich miejscem służbowem, o ile z tego tytułu nie pobierają innych należności unormowanych osobnemi przepisami:

1) diety oraz
2) zwrot kosztów przejazdu.

§ 3. (1) Diety wynoszą dziennie:

a) dla pracowników etatowych, pobierających uposażenie:

według grupy	IV	25 zł
" "	V	19 "
" "	VI	15 "
" "	VII	12 "
" "	VIII	10 "
" "	IX	9 "
" "	X, XI, XII	7 "
" "	XIII, XIV, XV, XVI	5 "

b) dla kandydatów na pracowników etatowych i pracowników nieetatowych, pobierających wynagrodzenie:

według kategorji	1	9 zł
" "	2, 3, 4,	7 "
" "	5, 6, 7, 8	5 "

(2) Praktykanci z wykształceniem wyższem i średniem, pobierający uposażenie w procentowym stosunku pewnej grupy, otrzymują diety według stawki przewidzianej dla danej grupy.

(3) Kandydaci na pracowników etatowych i pracownicy nieetatowi kolei górnośląskich, pobierający wynagrodzenie według kategoryj, odpowiadających grupom uposażenia od XI do XVI, otrzymują diety w wymiarze ustalonym w punkcie a) dla danej grupy.

(4) Przy podróżach służbowych i delegacjach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego, jak również do m. Białej w powiecie bielskim, województwie krakowskiem i do m. Gdyni zwiększa się diety o 20%. Postanowienie to nie ma zastosowania do podróży służbowych i delegacyj, odbywanych na obszarze województwa śląskiego przez pracowników, mających na tym obszarze stałe miejsce służbowe.

(5) W razie awansu w czasie podróży służbowych lub delegacyj należą się wyższe diety od dnia, od którego przysługuje prawo do wyższego uposażenia (wynagrodzenia).

§ 4 (1) Jednostką obliczania diet jest 24 godzinny okres czasu, liczony od chwili wyjazdu ze stałego miejsca służbowego do chwili powrotu do tego miejsca.

(2) Za przeciąg czasu krótszy niż 24 godziny należy się cała dieta, jeżli pobyt poza stałem miejscem służbowem, trwający dłużej niż 6 godzin, przypada na porę nocną między 21 a 6 godziną, w przeciwnym razie wypłaca się tylko połowę diety, o ile pobyt po za stałem miejscem służbowem trwa dłużej niż 6 godzin.

(3) Jeżeli jednak wyjazd lub powrót następuje z miejsca zamieszkania pracownika względnie do tego miejsca, a miejsce to położone jest bliżej celu podróży, powyższy okres czasu należy liczyć od chwili wyjazdu z miejsca zamieszkania do chwili powrotu do tego miejsca.

(4) Za przeciąg czasu do 6-ciu godzin włącznie nie wypłaca się żadnych diet.

(5) Jeżeli przejazd odbywa się koleją lub statkiem, początek podróży należy liczyć od chwili odejścia pociągu lub statku, ustalonej w urzędowym rozkładzie jazdy. Jeżeli przejazd odbywa się innym środkiem komunikacyjnym np. końmi, samochodem i t. p. należy liczyć początek podróży od chwili ruszenia z miejsca. Jeżeli przejazd rozpoczyna się końmi, samochodem lub innym podobnym środkiem komunikacyjnym, w dalszej zaś części odbywa się koleją lub statkiem, początek podróży należy liczyć od chwili ruszenia z miejsca, o ile między obu częściami jazdy niema nieuzasadnionej przerwy.

§ 5. (1) W razie dłuższego pobytu przy podróży służbowej lub delegacji w tej samej miejscowości, wypłaca się diety w wysokości ustalonej w § 3, t. j. całe diety przez pierwsze 2 tygodnie, licząc od dnia następującego po dniu przybycia do danej miejscowości, przez następnych 6 tygodni diety zmniejszone, dla utrzymujących rodzinę (t. j. pobierających dodatek ekonomiczny) o 20%, a dla samotnych (t. j. nie pobierających tego dodatku) o 40%, po upływie zaś tego czasu diety zmniejszone dla utrzymujących rodzinę o 30%, a dla samotnych o 50%.

(2) Postanowienie to nie dotyczy pracowników drużyn konduktorskich i parowozowych, którzy za czas służby przy pociągach względnie na parowozie otrzymują dodatek godzinowo-kilometrowy. Pracownicy ci, w razie delegacji poza miejsce stałej siedziby służbowej na okres czasu dłuższy niż 3 dni (72 godzin), otrzymują niezależnie od stanu rodzinnego za cały czas delegacji, licząc od chwili wyjazdu ze stałego miejsca służbowego aż do chwili powrotu, diety zmniejszone o 70%. Przy delegacjach do 3 dni włącznie diet nie zalicza się.

(3) Delegacja może trwać najdłużej pół roku. Przedłużenie delegacji ponad ten okres może nastąpić jedynie w wyjątkowych wypadkach za zgodą Ministra Komunikacji.

§ 6. (1) W razie podróży służbowej w czasie delegacji do miejscowości położonych poza miejscem delegacji uzupełnia się diety, pobierane z tytułu delegacji stosownie do § 5 niniejszego rozporządzenia w wymiarze zmniejszonym, do wysokości całej diety, należnej z tytułu delegacji, o ile z tytułu podróży służbowej nie należy się wyższa dieta.

(2) Ponadto zwraca się koszty przejazdu według zasad ustalonych niniejszem rozporządzeniem.

(3) Uzupełnienie, o którem mowa w pierwszym ustępie, nie ma miejsca w przypadku, gdy pracownik w czasie trwania delegacji udaje się do stałego miejsca służbowego.

(4) W razie wykonywania podróży służbowych w pierwszych dwóch tygodniach delegacji, za które w myśl § 5 wypłaca się całe diety, nie wlicza się do tego okresu czasu dni, przebytych w podróży służbowej.

(5) Postanowienia zawarte w ustępie 1) i 4) nie mają zastosowania do podróży służbowych, które nie trwają dłużej niż 6 godzin.

§ 7. Diety należą się również za niedziele i święta, przypadające w czasie trwania podróży służbowej lub delegacji.

§ 8. W razie zachorowania pracownika w czasie podróży służbowej lub delegacji należą się diety przez cały czas spowodowanego chorobą pobytu w odnośnej miejscowości, o ile choroba zostanie stwierdzona świadectwem lekarza kolejowego, a pracownik nie jest umieszczony na koszt przesiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" w szpitalu.

§ 9. Pracownikowi delegowanemu nie przysługują diety za czas urlopu.

§ 10. Zwrot kosztów przejazdu obejmuje ceny biletów jazdy koleją lub statkiem oraz koszty przejazdu innemi środkami komunikacyjnemi, koszty przewozu koleją lub statkiem bagażu podróżnego oraz koszty na dojazd do dworca i z dworca kolejowego, do przystani i z przystani, do stacji autobusowej, lotniczej i z tych stacyj.

§ 11. (1) W razie podróży służbowych i delegacyj wydaje się pracownikom bilety wolnej jazdy na linjach „Polskich Kolei Państwowych".

(2) W razie niemożności dostarczenia biletu wolnej jazdy zwraca się cenę biletu faktycznie uiszczoną w czasie przejazdu służbowego w klasie, która przysługuje pracownikowi w myśl obowiązujących przepisów.

(3) W razie konieczności przewozu akt i innych przedmiotów, potrzebnych do spełnienia czynności służbowych, zwraca się udowodnione koszty ich przewozu.

(4) W wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych ważnością i nagłością sprawy, można przy podróżach służbowych odbyć jazdę samolotem. W tych przypadkach wydaje się pracownikowi bilet wolnej jazdy, względnie z braku takiego zwraca się cenę faktycznie zapłaconą.

§ 12. Przy podróżach służbowych i delegacjach, trwających co najmniej 5 dni, zwraca się udowodnione koszty przewozu koleją lub statkiem koniecznego osobistego bagażu podróżnego o wadze do 50 kg, zaś przy podróżach i delegacjach, trwających dłużej niż 30 dni o wadze do 100 kg.

§ 13. (1) W razie niemożności dojazdu do celu podróży służbowej koleją, statkiem, omnibusem, autobusem i t. p. zwraca się pracownikowi kwotę wydaną na najem koni lub samochodu.

(2) W miejscowościach, w których obowiązują zatwierdzone przez władze taryfy najmu koni lub samochodu, zwraca się ceny podane w taryfie. W miejscowościach nie posiadających takich taryf, zwraca się ceny najmu koni lub samochodu, odpowiadające stosunkom miejscowym, na podstawie dołączonego przez rachunkozdawcę do rachunku własnoręcznego oświadczenia, zawierającego oprócz zapłaconej ceny także ilość kilometrów odbytej drogi kołowej, z wymienieniem miejscowości początkowej i końcowej.

(3) Wrazie wątpliwości, czy zapłacona kwota odpowiada miejscowym stosunkom, władza winna zwrócić się o wyjaśnienie do odnośnego magistratu (urzędu gminnego) i zależnie od otrzymanego wyjaśnienia zmniejszyć odpowiednio cenę najmu koni względnie samochodu.

(4) Przy wspólnych podróżach kołowych wolno zaliczyć jedną podwodę względnie samochód na trzy osoby. W razie równoczesnego przewozu większej ilości akt lub przedmiotów, potrzebnych do spełniania czynności służbowych, wolno zaliczyć podwodę względnie samochód na 2 osoby, a w wyjątkowych przypadkach na jedną osobę.

(5) Koszty wspólnej podróży kołowej zalicza pracownik posiadający wyższą grupę uposażenia.

§ 14. Przy czynnościach służbowych w miejscowościach, położonych bliżej niż 2 km od gmachu urzędu, w którym pracownik pełni służbę, nie zwraca się kosztów przejazdu.

§ 15. Przy czynnościach miejscowych w miastach mających ponad 50.000 mieszkańców, zwraca się koszty przejazdu dorożką względnie samochodem w kwocie faktycznej wydanej i odpowiadającej miejscowym cenom, o ile odległość miejsca czynności służbowej od gmachu urzędu, w którym pracownik pełni służbę względnie od mieszkania pracownika, wynosi więcej niż 2 km. Jeżeli w danem mieście istnieje tańszy środek komunikacyjny np. tramwaj, autobus i t. p. zwraca się koszty przejazdu tym środkiem komunikacyjnym.

§ 16. Koszty dojazdu z miasta do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej i odwrotnie, zwraca się według taryfy miejscowej względnie z braku takiej taryfy według cen miejscowych, o ile odległość od gmachu urzędu, w którym pracownik pełni służbę, względnie od mieszkania pracownika do dworca kolejowego, przystani, stacji autobusowej lub lotniczej wynosi więcej niż 2 km.

§ 17. Do miejsca czynności służbowych należy zdążać bez żadnej przerwy i to bez względu na odległość. Rozpoczętej czynności nie wolno przerywać inaczej, jak tylko z ważnych przyczyn, które muszą być szczegółowo uzasadnione. Przy przejazdach kołowych należy używać tylko takich środków komunikacyjnych, które nie powodując niepotrzebnej zwłoki w osiągnięciu celu podróży, połączone są z mniejszemi kosztami dla przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

§ 18. (1) Pracownikom etatowym, przeniesionym z urzędu lub w drodze konkursu do innej miejscowości, przyznaje się:

1) Diety dla przeniesionego za czas przejazdu do nowego miejsca służbowego i za pierwszą dobę pobytu w tej miejscowości oraz dla jego żony i dzieci za taki sam czas, a to dla żony w wysokości 75%, dla dzieci w wysokości po 50% diet przysługujących przeniesionemu, o ile na osoby te pobiera dodatek ekonomiczny.

Przy przeniesieniach do stolicy oraz na obszar województwa śląskiego jak również do m. Białej w powiecie bielskim, województwie krakowskiem i do m. Gdyni zwiększa się te diety o 20%. Postanowienie to nie dotyczy przeniesień na obszarze województwa śląskiego pracowników, mających stałe miejsce służbowe na tym obszarze.

2) Bezpłatny przejazd koleją dla przeniesionego, jego żony, dzieci i sługi.

3) Bezpłatny przewóz urządzenia domowego koleją.

4) Ryczałt na pokrycie wszystkich innych wydatków, połączonych z przesiedleniem się.

Ryczałt ten wynosi przy przesiedleniu się z budynku:

	a	b	c	
	prywatnego do prywatnego	prywatnego do kolejowego, położonego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej i odwrotnie	kolejowego w obrębie stacji lub pomiędzy stacjami przy linji kolejowej do kolejowego w obrębie stacji lub między stacjami przy linji kolejowej.	
dla pracowników pobierających dodatek ekonomiczny (żonatych lub wdowców z dziećmi)	120 %	96 %	80 %	uposażenia miesięcznego.
dla innych pracowników (samotnych)	60 %	48 %	40 %	

(2) W przypadku, gdy pracownik, pobierający dodatek ekonomiczny, przenosi się sam do innego miejsca służbowego, otrzymuje ryczałt w wymiarze dla samotnych. Dopiero po przesiedleniu się jego rodziny do nowego miejsca służbowego, przyznaje mu się ryczałt w wyższym wymiarze, względnie różnicę między kwotą pobraną, a ryczałtem przewidzianym dla pracowników, pobierających dodatek ekonomiczny.

(3) Za podstawę obliczenia ryczałtu przyjmuje się uposażenie w wymiarze dla samotnego (t. j. bez dodatku ekonomicznego), a w szczególności uposażenie określone art. 3 i 118 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924), zwiększone ewentualnie o 20%, o ile przesiedlenie następuje ze stolicy lub obszaru województwa śląskiego, względnie do stolicy lub obszaru tego województwa, jak również przy przesiedleniu w obrębie tego województwa.

(4) Praktykantom, kandydatom na pracowników etatowych i pracownikom nieetatowym, przeniesionym ze względów służbowych do innych miejscowości, przyznaje się należności określone w punkcie 1), 2) i 3) niniejszego paragrafu, a nadto zwrot faktycznie poniesionych i należycie udowodnionych kosztów przesiedlenia w granicach ryczałtu, przewidzianego w punkcie 4) ustępu (1) niniejszego paragrafu.

(5) W razie przeprowadzki na polecenie przełożonej władzy w tej samej miejscowości z mieszkania w budynku, stanowiącym własność Państwa lub P. K. P. do innego mieszkania, przyznaje się pracownikom etatowym, praktykantom, kandydatom i pracownikom nieetatowym zwrot udowodnionych i poniesionych kosztów przeprowadzki.

(6) Zwrot ten nie może przewyższać u pracowników samotnych 30%, zaś u pracowników utrzymujących rodzinę 40% uposażenia (wynagrodzenia) miesięcznego w wymiarze dla samotnego.

(7) Pracownikom delegowanym, a następnie przeniesionym do miejscowości, do której ich uprzednio delegowano, przysługuje oprócz należności z tytułu przeniesienia zwrot kosztów przejazdu do miejscowości, w której mieli stały przydział służbowy i zpowrotem oraz diety w czasie tego przejazdu według zasad ustalonych dla podróży służbowych, o ile przejazd ten wedle uznania przełożonej władzy służbowej jest konieczny dla uregulowania spraw, wynikłych wskutek przeniesienia.

(8) Przy przeniesieniu na prośbę pracownika lub za karę nie przysługują pracownikowi należności określone w ustępie pierwszym punkt 1) i 4) oraz w ustępie siódmym niniejszego paragrafu, ani też nie zwraca się mu kosztów przesiedlenia.

§ 19. (1) W przypadkach, w których podróże trwają przez dłuższy okres czasu lub stale się powtarzają, Minister Komunikacji może przyznać zamiast diet i kosztów przejazdu odpowiedni ryczałt miesięczny.

(2) Przy przerwach w wyjazdach służbowych, trwających z jakichkolwiek powodów dłużej niż 14 dni, wstrzymuje się wypłatę ryczałtu za cały czas przerwy od dnia jej powstania, a odpowiednia kwota przypada zastępcy, o ile ten za spełnianie tych czynności nie pobiera diet.

(3) W razie poboru diet za podróże służbowe poza okrąg, na który przyznano pracownikowi ryczałt, pozostawia się ryczałt przez pierwsze 3 dni poboru diet, licząc od dnia wyjazdu, za dalszy zaś czas potrąca się odpowiednią część ryczałtu.

§ 20. Należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia poza granicami Państwa normuje osobne rozporządzenie.

§ 21. (1) Rozporządzenie niniejsze ma zastosowanie także do podróży służbowych, delegacyj i przeniesień, odbywanych z kraju na obszar W. M. Gdańska i w obrębie tego obszaru, z tem, że należności, wyrażone w złotych, przelicza się na guldeny gdańskie w stosunku 1 złoty równa się 1 guldenowi gdańskiemu, oraz, że przez uposażenie, o którem mowa w § 18, rozumieć należy uposażenie krajowe, przeliczone na guldeny gdańskie w tym samym stosunku.

(2) W przypadku, gdy pracownik, przeniesiony z kraju na obszar W. M. Gdańska, przesiedla się do budynku, położonego w kraju, wypłaca się należności za przesiedlenie w złotych w myśl § 18 niniejszego rozporządzenia.

§ 22. (1) Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 maja 1931 r.

(2) Równocześnie tracą moc obowiązującą rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 17 października 1927 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia etatowych pracowników kolei państwowych (Dz. U. R. P. Nr. 99, poz. 860) oraz wszystkie inne przepisy wydane w zakresie objętym niniejszem rozporządzeniem.

Minister Komunikacji:

(—) **Kühn.**

W związku z powyższem rozporządzeniem Ministerstwo Komunikacji podaje następujące wyjaśnienia.

do § 2.

Za miejscowość, położoną poza stałem miejscem służbowem, należy uważać odrębną miejscowość (odrębną gminę).

do § 3 ust. 4.

Przy podróżach, odbywanych bezpośrednio do miejscowości, wymienionych w zdaniu pierwszem, ustępie 4) § 3, należą się zwiększone o 20% diety od chwili wyjazdu ze stałego miejsca służbowego do chwili powrotu do tego miejsca.

do § 4.

W razie pobytu poza stałem miejscem służbowem, trwającego w porze nocnej pomiędzy 21 a 6 godziną dłużej niż 6 godzin, przysługuje cała dieta, niezależnie, czy te godziny przypadają nieprzerwanie w ciągu jednej nocy, czy też w ciągu dwóch nocy, np. wyjazd o godzinie 0.30, powrót tego samego dnia o godzinie 21.35, należy się za tę podróż cała dieta, gdyż pobyt poza stałem miejscem służbowem wynosi łącznie więcej niż 6 godzin w porze nocnej.

W razie opóźnienia przyjazdu pociągu należy brać pod uwagę faktyczny czas przyjazdu pociągu.

do § 16.

Zwrot kosztów dojazdu przysługuje tak w stałem miejscu służbowem, jakoteż w miejscowościach docelowych.

Odległość 2 km liczyć należy od, względnie do gmachu urzędu, w którym pracownik pełni służbę, gdy podróż służbowa rozpoczyna się lub kończy w czasie normalnych godzin urzędowych, przyczem należy brać pod uwagę, czy pracownik, ze względu na czas trwania podróży i konieczność zabrania osobistego bagażu, mógł udać się w podróż z gmachu urzędu, którego odległość od dworca wynosi mniej niż 2 km, czy też musiał to uczynić ze swego mieszkania, oddalonego od dworca ponad 2 km. Poza tym przypadkiem należy liczyć tę odległość względnie koszty dojazdu od mieszkania do dworca kolejowego i odwrotnie.

do § 18 ust. 1.

Ryczałt na pokrycie wydatków, połączonych z przesiedleniem, przyznaje się pracownikowi na jego prośbę, po zgłoszeniu się na nowem miejscu służbowem i dokonaniu przesiedlenia, bez obowiązku ze strony pracownika przedkładania rachunków tych kosztów.

ust. 2.

W razie wątpliwości, czy pracownik przesiedlił się z rodziną, należy uzależnić wypłatę ryczałtu w wyższym wymiarze od dostarczenia ze strony przeniesionego pracownika odpowiedniego dowodu (zameldowania rodziny w nowem miejscu służbowem).

ust. 3.

Dla określenia wysokości ryczałtu miarodajne jest uposażenie i stan rodzinny pracownika w czasie dokonania przesiedlenia pracownika.

Za podstawę obliczenia ryczałtu przyjmuje się uposażenie określone w tym ustępie, łącznie z 10% podwyżką, przyznaną na podstawie art. 8 ustawy z dnia 18 grudnia 1926 r. (Dz. Ust. R. P. Nr. 125, poz. 725).

do § 21 ust. 1.

Przy podróżach, odbywanych bezpośrednio z kraju na obszar W. M. Gdańska, należą się diety w gd. gld. — od chwili wyjazdu ze stałego miejsca służbowego do chwili powrotu do tego miejsca. Jeżeli w ciągu 24 godzinnego czasu czynność służbowa, związana z podróżą z kraju na obszar W. M. Gdańska, odbywa się w kraju i na obszarze W. M. Gdańska, należy się za tę podróż dieta, względnie połowa diety według wymiaru dla Gdańska, o ile czas, liczony od chwili wyjazdu z miejsca czynności służbowej (zatrzymania się) w kraju, do chwili powrotu do stałego miejsca służbowego, wynosi więcej niż 6 godzin. W przeciwnym razie należy się za tę podróż dieta według wymiaru, ustalonego za podróże służbowe w kraju.

——— o O o ———

Sposób sporządzania rachunków kosztów podróży służbowych, delegacyj i przeniesień oraz terminy przedstawienia tych rachunków określają Ogólne Przepisy o Rachunkowości P. K. P.

Przedstawianie rachunków winno nastąpić w terminach, przewidzianych w Ogólnych Przepisach o Rachunkowości P. K. P.

Przeciw odmowie przyznania zarachowanych kwot, może być wniesione w porządku służbowym do władzy wyższej odwołanie w ciągu 14 dni, liczonych od następnego dnia po doręczeniu decyzji.

Nr. P/2/9975/31.

76.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 29 maja 1931 r. Nr. P/2/13350/31 o ryczałtach na wyjazdy dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

W myśl § 19 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1931 r. o należnościach za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 362) ustalam ryczałty na wyjazdy dla pracowników na niżej wymienionych stanowiskach względnie wykonywujących niżej wymienione czynności.

A. Koleje normalnotorowe.

L. p.	Stanowisko względnie czynność.	Kwota ryczałtu miesięcznego w kraju zł.	Kwota ryczałtu miesięcznego na obszarze W. M. Gdańska gd. gd.
1	dla naczelników oddziałów drogowych	150	85
2	„ zastępców naczelników oddziałów drogowych	120	65
3	„ kontrolerów drogowych w oddziałach	120	50
4	„ starszych zawiadowców i zawiadowców odcinków drogowych	60	25
5	„ torowych, pełniących służbę zawiadowców odcinków drogowych	40	—
6	„ starszych zawiadowców i zawiadowców odcinków sygnałowych	75	25
7	„ starszych monterów i monterów sygnalizacji	65	20
8	„ starszych nadzorców i nadzorców przewodów	60	20
9	„ motorniczych (szoferów drezyn)	50	—
10	„ rzemieślników (ślusarzy) oświetlenia żarowo-naftowego	50	—
11	„ naczelników oddziałów ruchu i kierowników oddziałów ruchu	150	55
12	„ zastępców naczelników oddziałów ruchu	120	50
13	„ kontrolerów ruchu w oddziałach	120	50
14	„ kontrolerów przewozowych	120	50
15	„ rewizorów (kontrolerów) biletów	145	50
16	„ naczelników oddziałów mechanicznych	150	55
17	„ zastępców naczelników oddziałów mechanicznych	120	40
18	„ kontrolerów mechanicznych w oddziałach	120	40
19	„ maszynistów instruktorów	120	40
20	„ maszynowych obsługujących pompy zamiejscowe	za turę 1.50	—
21	za próbne jazdy wagonami lub parowozami	za turę 2.50	—

B. Koleje wąskotorowe.

L. p.		Kwota ryczałtu miesięcznego w I kat. zł.	Kwota ryczałtu miesięcznego w II kat. zł.
1	dla zarządzającego koleją	85	65
2	„ kontrolera eksploatacyjnego w Dyrekcji i na linji	85	65
3	„ rewizorów (kontrolerów) biletów	75	75
4	„ zawiadowców odcinków drogowych	45	40
5	„ starszych monterów i monterów sygnalizacji	45	40

1) Ryczałty, ustalone niniejszem rozporządzeniem, przysługują pracownikom na odnośnych stanowiskach, tak etatowych jak i nieetatowych, niezależnie, czy są na dane stanowiska mianowani, czy mają tylko powierzone wykonywanie obowiązków na tych stanowiskach.

2) Ryczałty przyznane są na pokrycie wydatków, związanych z wyjazdami służbowemi w obrębie przydzielanego okręgu.

3) Jako okręg, na który przysługuje pracownikowi ryczałt, uważa się obszar, na który odpowiednio do stanowiska, kompetencji i stałego przydziału rozciąga się działalność danego pracownika, np. naczelnik Oddziału, zastępca naczelnika Oddziału, kontrolerzy w Oddziałach otrzymują ryczałt na wyjazdy w granicach Oddziału, kontrolerzy przewozowi w granicach Dyrekcji, zawiadowca odcinka drogowego w granicach przydzielonego odcinka.

4) Jeżeli przydzielony pracownikowi okręg (odcinek) mieści się tylko w granicach danej stacji, nie przysługuje pracownikowi prawo do ryczałtu na wyjazdy.

5) W przypadku, gdy pracownikowi, pobierającemu ryczałt, powierza się czasowo, poza wykonywaniem własnych obowiązków, wykonywanie czynności na sąsiednim okręgu (odcinku), należą się pracownikowi za podróże służbowe odbywane na przydzielonym czasowo okręgu diety, przy zastosowaniu postanowień ustępu trzeciego § 19 wyżej wymienionego rozporządzenia Ministra Komunikacji.

6) Gdy zastępstwo powierzono pracownikowi w tem samem miejscu służbowem, pracownik ten (zastępca) otrzymuje:

a) o ile nie pobiera ryczałtu z tytułu wykonywania służby na danym obszarze, w razie wyjazdów służbowych w ciągu pierwszych 14 dni zastępstwa diety, a po 14 dniach ryczałt osoby, którą zastępuje;

b) o ile pobiera już ryczałt z tytułu wykonywania własnych czynności na danym obszarze, a zastępstwo trwa do 14 dni, swój własny ryczałt; w razie dłuższego zastępstwa ponad 14 dni, oprócz własnego ryczałtu, za cały czas zastępstwa, uzupełnienie do wysokości ryczałtu osoby, którą zastępuje. Jeżeli ryczałt osoby zastąpionej jest równy lub niższy od ryczałtu zastępcy, zastępca otrzymuje tylko swój własny ryczałt.

7) W razie delegacji pracownika, pobierającego ryczałt, do innej miejscowości, przysługują temu pracownikowi za cały czas zastępstwa diety z tytułu delegacji, przy równoczesnem wstrzymaniu wypłaty ryczałtu, a w razie wyjazdów służbowych, dokonywanych z miejsca delegacji, ma zastosowanie przepis § 6 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 25 kwietnia 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 41, poz. 362).

8) Ryczałt dla maszynowych, obsługujących pompy zamiejscowe, oraz ryczałt za próbne jazdy wagonami lub parowozami przysługuje danym pracownikom w przypadkach, gdy czynność służbowa poza miejscem stałego zatrudnienia, łącznie z dojazdem do miejsca przeznaczenia, trwa krócej niż 6 godzin lub tylko 6 godzin. Za wymienione czynności powyżej 6 godzin przysługują im diety w myśl obowiązujących przepisów.

9) W razie wykonywania przez rewizorów biletów, zatrudnionych na obszarze W. M. Gdańska, czynności, związanych z rewizją biletów również na linjach P. K. P., położonych w kraju, przysługuje im ryczałt na wyjazdy w wymiarze przewidzianym dla rewizorów biletów w kraju.

10) Przy przerwach w wyjazdach, trwających z jakichkolwiek powodów dłużej niż 14 dni, niezależnie, czy przerwa ta ma miejsce w jednym miesiącu kalendarzowym, czy na przełomie dwóch miesięcy, wstrzymuje się wypłatę ryczałtu za cały czas przerwy od dnia jej powstania w myśl ust. 2 § 19 wymienionego wyżej rozporządzenia Ministra Komunikacji.

11) Pracownikom, zatrudnionym na innych stanowiskach, nie wymienionych w powyższem rozporządzeniu, przysługują w czasie podróży służbowych diety w myśl obowiązujących przepisów.

12) Rozporządzenie niniejsze obowiązuje od dnia 1 czerwca 1931 r.

Jednocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 kwietnia 1928 r. Nr. I/5584/2/28 o ryczałtach na wyjazdy dla pracowników kolejowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 12, poz. 137) wraz z późniejszemi zmianami.

77.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 20 maja 1931 r. Nr. P. 2/11779/31 w sprawie zaliczek na uposażenie.

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447) postanawiam co następuje:

I) Bezprocentowe zaliczki na uposażenie mogą być udzielane pracownikom etatowym, kandydatom i nieetatowym pracownikom kolejowym.

Pracownikom kontraktowym, próbnym i czasowym, pracownikom zawieszonym w urzędowaniu, pozostającym na urlopie bezpłatnym, oraz pracownikom, którym wypowiedziano stosunek służbowy, zaliczki na uposażenie nie mogą być udzielane.

II) Zaliczki mogą być udzielane w zasadzie tylko na pokrycie wydatków, spowodowanych długotrwałą chorobą proszącego, chorobą lub śmiercią tych członków rodziny, do których utrzymania proszący jest prawnie obowiązany, na spłatę długów, powstałych bez winy proszącego, w wypadku utraty niezbędnych ruchomości, na pokrycie wydatków, związanych z zawarciem związku małżeńskiego przez proszącego, jego dzieci ślubne, uprawnione, przysposobione, oraz pasierbów, w wypadkach powiększenia się rodziny, na koszty odbycia podróży naukowych, ogłoszenia pracy naukowej, jak również na koszty budowy własnego mieszkania. W zupełnie wyjątkowych wypadkach mogą być przyznawane zaliczki również na cele konsumpcyjne, jak np. na zakup ubrania, obuwia, opału na zimę i t. p.

Prawo do otrzymania zaliczki na koszty budowy własnego mieszkania przysługuje osobom, wymienionym w p. I,jeżeli 1) nie mają odpowiedniego do swego stanu rodzinnego mieszkania, wynajętego bezpośrednio od właściciela domu i podlegającego ochronie lokatorów i 2) jeżeli bądźto same, bądź do spółki z małżonkiem, rodzicami, lub rodzeństwem, o ile z osobami temi prowadzą wspólne gospodarstwo domowe, rozpoczęły już budowę mieszkania na własność, bądź też są członkami spółdzielni mieszkaniowej, która buduje dla nich mieszkania w domu spółdzielczym. Z pośród zaś wymienionych osób, należy uwzględniać w pierwszym rzędzie osoby, znajdujące się w wyjątkowo niekorzystnem położeniu mieszkaniowem (n. p. osoby mieszkające poza granicami miejscowości, w której pełnią służbę i t. p.)

Na budowę jednego i tego samego mieszkania może być udzielona zaliczka tylko raz jeden.

W wypadkach innych, niż wymienione w poprzednich ustępach, mogą być udzielane zaliczki tylko wyjątkowo za uprzednią zgodą Ministerstwa Komunikacji, w razie istnienia okoliczności, zasługujących na szczególne uwzględnienie.

III) Uwzględnienie prośby o udzielenie zaliczki zależne jest od udowodnienia przez proszącego, że w danym wypadku zachodzi jedna z wymienionych w punkcie II okoliczności.

IV) Zaliczkę na uposażenie przyznaje się w złotych do wysokości nieprzekraczającej trzymiesięcznego uposażenia.

Zaliczka na koszty budowy własnego mieszkania może być przyznana do wysokości, nieprzekraczającej sześciomiesięcznego uposażenia. Jeżeli zaliczka ta przekracza trzymiesięczne uposażenie, wymagana jest uprzednia zgoda Ministerstwa Komunikacji.

Za podstawę obliczenia przyjmuje się uposażenie przysługujące na zasadzie art. 3, 4 i 118 ustawy z dnia 9 października 1923 r. o uposażeniu funkcjonarjuszów państwowych i wojska (Dz. U. R. P. Nr. 116, poz. 924) z uwzględnieniem 10% podwyżki, przyznanej na zasadzie art. 8 ustawy z dnia 18 grudnia 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr. 125, poz. 725). Ponadto

uwzględnia się przy obliczaniu zaliczki dodatek mieszkaniowy.

Wysokość zaliczki jest zależna od udowodnienia przez proszącego potrzeby uzyskania zaliczki w takiej właśnie wysokości.

V) Zwrot zaliczki udzielonej osobom pełniącym służbę w kraju do wysokości jednomiesięcznego uposażenia następuje w nie więcej niż 12, zaliczki udzielonej w wysokości dwumiesięcznego uposażenia w nie więcej niż 18, zaliczki udzielonej w wysokości trzymiesięcznego uposażenia w nie więcej niż 30, wreszcie zwrot zaliczki, udzielonej w wymiarze wyższym niż trzymiesięczne uposażenie w nie więcej niż 36 bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych.

Zwrot zaliczki, udzielonej pracownikom zatrudnionym na obszarze W. M. Gdańska i zagranicą do wysokości jednomiesięcznego uposażenia, następuje w nie więcej niż 6, zaliczki udzielonej do wysokości dwumiesięcznego uposażenia w nie więcej niż 12, wreszcie zwrot zaliczki w wymiarze wyższym, w nie więcej niż 24, bezpośrednio po sobie następujących ratach miesięcznych.

Raty zaliczki potrąca się z uposażenia, począwszy od 1 dnia miesiąca następującego po przyznaniu zaliczki.

W wyjątkowych wypadkach, szczegółowo uzasadnionych, zaliczka może być udzielona przed ostateczną spłatą poprzedniej zaliczki.

VI) Przyznawanie zaliczek pracownikom kolejowym, przysługuje tej Dyrekcji, w której okręgu dany pracownik jest zatrudniony, z wyjątkiem Dyrektorów Kolei Państwowych, którym zaliczkę przyznaje Ministerstwo Komunikacji.

VII) W wypadkach wystąpienia ze służby kolejowej należy zaległe raty zaliczki potrącić w całości względnie zażądać zwrotu zaliczki w całości.

VIII) W razie śmierci pracownika kolejowego przed spłatą zaliczki, dług z powyższego tytułu obciąża jego spadkobierców do wysokości odziedziczonego majątku, zgodnie z przepisami obowiązujących ustaw cywilnych.

IX) W sprawie umorzenia nieściągalnych rat zaliczek na uposażenie, obowiązuje rozporządzenie Ministerstwa Komunikacji z dnia 16 stycznia 1931 r. Nr. II. 3/6070/30 (Dz. U. M. K. Nr. 3/31, poz. 23).

X) Kontrola regularnych spłat zaliczek, należy do obowiązków władz asygnujących uposażenie względnie wynagrodzenie.

XI) Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 2 lipca 1928 r. Nr. I/10878/2/28 w sprawie zaliczek na uposażenie wraz z późniejszemi zmianami równocześnie uchyla się.

78.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 maja 1931 r. Nr. P/2/5568/31 w sprawie zmian i uzupełnień rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych.

W schemacie etatowych stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych, zawartych w tabeli B rozporządzenia Ministra Kolei z dnia 21 stycznia 1925 r. Nr. 405/2/25 o ujednostajnieniu stanowisk względnie tytułów służbowych na kolejach państwowych (Dz. U. M. K. z r. 1925 Nr. 2, poz. 7) wykreśla się pozycję 11, 12, 13 i 14 wraz z całą treścią w rubrykach od 1 — 7 i wstawia się w to miejsce następuje pozycje:

pozycję 11, wspisując w rubryce 1 cyfrę „11" w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler ruchu", w rubryce 4 wyrazy „ukończone wyższe studja lub ukończona szkoła średnia" w rubryce 5 wyrazy „referendarski wzgląd. na adjunkta", w rubryce 7 wyrazy „określi osobna instrukcja";

pozycję 12, wpisując w rubryce 1 cyfrę „12", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler mechaniczny", w rubryce 4 wyrazy „ukończone wyższe studja", w rubryce 5 wyraz „referendarski". w rubryce 7 znak detto;

pozycję 13, wpisując w rubryce 1 cyfrę „13", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler drogowy", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14", w rubryce 2 znak detto, a w rubryce 3 „starszy kontroler osobowy", w rubryce 4 wyrazy „ukończone wyższe studja lub ukończona szkoła średnia" w rubryce 5 wyrazy „referendarski wzgl. na adjunkta", w rubryce 7 znak detto;

pozycję 14 a, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 a", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler przewozowy" w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 b, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 b", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler taryfowy", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 c, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 c", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler dochodów", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 d, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 d", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler zasobów", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 e, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 e", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „starszy kontroler elektrotechniczny", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozyję 14 f, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 f", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler ruchu", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 g, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 g", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler mechaniczny", w rubryce 4 wyrazy „ukończone studja wyższe", w rubryce 5 wyraz „referendarski", w rubryce 7 znak detto;

pozycję 14 h, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 h", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler drogowy", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 i, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 i", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler osobowy", w rubryce 4 „ukończone wyższe studja lub ukończona szkoła średnia", w rubryce 5 i 7 wyrazy „referendarski wzgl. na adjunkta";

pozycję 14 j, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 j", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler przewozowy", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 k, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 k", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler taryfowy", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozcję 14 l, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 l", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler dochodów", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 m, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 m", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler zasobów", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

pozycję 14 o, wpisując w rubryce 1 cyfrę „14 o", w rubryce 2 znak detto, w rubryce 3 wyrazy „kontroler elektrotechniczny", w rubryce 4, 5 i 7 znak detto;

Starszym kontrolerom wydziałowym, lekarzom sanitarnym, kontrolerom wydziałowym, kontrolerom eksploatacyjnym, kontrolerom maszynowym i kontrolerom drogowym należy zmienić dotychczasowe tytuły służbowe na nowe, dostosowane do ich czynności służbowych, przyczem kontrolerom wydziałowym, kontrolerom eksploatacyjnym, kontrolerom maszynowym i kontrolerom drogowym, posiadającym VI grupę uposażenia winny być przyznane odpowiednie tytuły starszych kontrolerów.

Przemianowania wymienionych pracowników Dyrekcje obowiązane są dokonać przez zmianę dotychczasowych tytułów w wykazach stanu służby względnie aktach osobistych, dotyczących pracowników i jednocześnie uwiadomienie ich o tem na piśmie.

79.

Nr. P. 2/5569/31 z dnia 4 maja 1931 r. w sprawie zasiłku dla pracowników nieetatowych, odbywających ćwiczenia wojskowe.

Przewidziane w § 58 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 57 z 1929 r., poz. 447) zasiłki dla pracowników nieetatowych, powołanych na ćwiczenia wojskowe i posiadających na utrzymaniu rodzinę (żonę i dzieci), władza służbowa przyznaje im z urzędu.

Zasiłki te wypłaca się w wysokości 75% wynagrodzenia, pobieranego przez dotyczących pracowników nieetatowych; za wynagrodzenie w rozumieniu postanowień § 58 przytoczonego wyżej rozporządzenia Rady Ministrów należy uważać wynagrodzenie, określone w rozporządzeniu M. K. z dnia 4 marca 1930 r. Nr. P. 2/5047/29 (Dz. U. M. K. Nr. 8/1930, poz. 66).

Zasiłki powyższe winny być płatne miesięcznie zdołu w terminie wypłaty wynagrodzenia pracowników nieetatowych, z kredytów, z których pokrywane jest ich wynagrodzenie, na ręce pracowników albo upoważnionej przez nich osoby. W terminie płatności zaliczek na wynagrodzenie mogą być wypłacane pracownikom nieetatowym powołanym na ćwiczenia wojskowe, zaliczki na poczet przysługującego zasiłku.

Z zasiłków, wypłacanych pracownikom nieetatowym na podstawie § 58 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. wolno potrącać tylko zasiłki dla rodzin wypłacane przez urzędy gminne lub magistraty na podstawie ustawy z dnia 22 marca 1923 r. o zasiłkach dla rodzin osób, powołanych na ćwiczenia wojskowe (Dz. U. R. P. Nr. 37/1923, poz. 246), której moc obowiązującą przywrócono ustawą z dnia 13 lipca 1927 (Dz. U. R. P. Nr. 69/1927 poz. 604) i rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 sierpnia 1927 r. w sprawie określenia norm zasiłków dla rodzin osób powołanych na ćwiczenia wojskowe (Dz. U. R. P. Nr. 80/1927, poz. 694) oraz rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 19 września 1927 r. w sprawie zasiłków dla rodzin osób powołanych na ćwiczenia wojskowe (Dz. U. R. P. Nr. 109/1927, poz. 926).

Pracownicy nieetatowi obowiązani są w razie przyznania przez urzędy gminne lub magistraty zasiłków dla ich rodzin zgłosić o tem niezwłocznie w drodze pisemnej swojej władzy służbowej (urzędowi, do którego należą), podając wysokość przyznanego zasiłku. Obowiązku tego mogą dopełnić również osoby, upoważnione przez pracowników nieetatowych do podjęcia zasiłku kolejowego. Pracownicy nieetatowi, którzy nie zawiadomiliby władzy służbowej o przyznaniu im zasiłku dla rodzin przez urzędy gminne lub magistraty winni być pociągnięci do odpowiedzialności służbowej, a odpowiednia część niesłusznie pobranego zasiłku kolejowego ma być im potrącona z wynagrodzenia.

80.

Nr. P/1/24627/30 z dnia 30 kwietnia 1931 roku w sprawie zmian i uzupełnień „Przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach Nr. A. 5".

W związku z rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 19/II 1930 r. Nr. I/2/815/30 o wydzieleniu służby przewozowej (handlowo-taryfowej) z byłych Wydziałów eksploatacyjnych, przekazany został od dnia 1/IV 1930 r. personel ekspedycyjny do Wydziałów handlowo-taryfowych D. O. K. P.

Wobec powyższych zmian oraz wobec tego, że nie wszystkie Dyrekcje posiadają Oddziały ruchu o jednolitym zakresie działania należy w „Przepisach o służbie przygotowawczej i egzaminach (N. A. 5) przeprowadzić następujące poprawki i uzupełnienia:

1) Na stronie 15 w tabeli „A" wykreślić dotychczasowe postanowienia podające skład Komisji dla egzaminów na ustawiacza, starszego ustawiacza, konduktora I kl., starszego zwrotniczego, podasystenta i magazyniera w służbie eksploatacyjnej, a na to miejsce wpisać:

a) w rubryce 1): „ustawiacza, starszego ustawiacza i starszego zwrotniczego", w rubryce 2): „Naczelnik Oddziału ruchu", w rubryce zaś 3): „kontroler ruchu i zawiadowca stacji".

b) w rubryce 1): „konduktora I kl. i podasystenta", w rubryce 2): „Naczelnik Oddziału ruchu", w rubryce zaś 3): „kontroler ruchu i kontroler przewozów".

c) w rubryce 1): „na magazyniera służby przewozowej", w rubryce 2): „kierownik działu przewozów Wydziału handlowo-taryfowego", w rubryce zaś 3): „kontroler ruchu i kontroler przewozów".

2) Na stronie 16 wykreślić dotychczasowe postanowienia dotyczące składu komisji dla egzaminu na strażnika kolejowego, biletera, odźwiernego, przetokowego, konduktora II klasy, magazynowego w służbie eksploatacyjnej i zwrotniczego, a na to miejsce wpisać:

a) w rubryce 1): „magazynowego w służbie przewozowej, strażnika kolejowego, biletera i odźwiernego stacyjnego", w rubryce 2): „kontroler przewozów", w rubryce zaś 3): „zawiadowca stacji i kierownik ekspedycji towarowej".

b) w rubryce 1): „manewrowego, zwrotniczego i hamulcowego", w rubryce 2): „kontroler ruchu", w rubryce zaś 3): „zawiadowca stacji".

3) Na stronie 16 w składzie członków komisji dla egzaminu na maszynistę wagonu motorowego i montera sygnalizacji, wstawić w rubryce 3) zamiast słów: „kontroler eksploatacyjny", wyrazy „kontroler ruchu".

4) Na stronie 17, przy egzaminie telegraficznym w ograniczonym i pełnym zakresie, w rubryce 2) zamiast wyrazów: „kontroler eksploatacyjny", wpisać: „kontroler ruchu".

5) Na stronie 17, w tabeli „B" w składzie komisji dla egzaminu na pomocniczego zawiadowcę odcinka drogowego i zawiadowcę odcinka drogowego, w rubryce 3), zamiast słów: „1 starszy asesor lub asesor Wydziału eksploatacyjnego", wpisać: „1 starszy asesor lub asesor Wydziału ruchu".

6) Na stronie 18 przy egzaminie na kierownika pociągu I i II klasy zmienić skład komisji następująco: „Przewodniczący: zastępca Naczelnika Wydziału ruchu, członkowie: 1 starszy asesor lub asesor Wydziału ruchu, 1 starszy asesor lub asesor Wydziału handlowo-taryfowego, 1 starszy asesor lub asesor Wydziału osobowego".

7) Na stronie 18 przy egzaminie na maszynistę parowozowego, dyspozytora parowozowni, maszynistę instruktora i starszego rewidenta wagonów w rubryce 3) zamiast wyrazów: „1 starszy asesor lub asesor Wydziału eksploatacyjnego", wpisać: „1 starszy asesor lub asesor Wydziału ruchu".

8) Na stronie 20 przy egzaminie ruchowym „na asystenta" zmienić następująco: „przewodniczy zastępca Naczelnika Wydziału ruchu, członkowie komisji: 1 starszy asesor Wydziału ruchu i 1 inżynier z działu zabezpieczenia ruchu pociągów". Dla egzaminu „handlowo-taryfowego" „na asystenta" zmienić skład komisji następująco: „przewodniczący kierownik działu przewozów Wydziału handlowo-taryfowego", członkowie komisji: „1 starszy asesor Wydziału handlowo - taryfowego" i „1 starszy asesor Wydziału kontroli dochodów".

9) Na stronie 20 w rubryce 3) przy egzaminie na „adjunkta nietechnicznej ogólnej służby biurowej" w miejsce dotychczasowych postanowień wpisać: „1 starszy asesor Wydziału ruchu, 1 starszy asesor Wydziału handlowo-taryfowego, 1 starszy asesor Wydziału rachunkowego i 1 starszy asesor Wydziału osobowego".

10) Na stronie 21 przy egzaminie „na adjunkta, nietechnicznej służby biurowej" w Wydziale lub oddziale mechanicznym, parowozowni, warsztatach oraz w Wydziale lub oddziale drogowym w rubryce 3) zamiast słów: „Wydziału eksploatacyjnego", wpisać „Wydziału ruchu".

11) Na stronie 22 i 23 przy egzaminie na referendarza w rubryce 3) wstawić zamiast wyrazu: „eksploatacyjny" wyraz „ruchu", w odpowiedniej liczbie i przypadku.

12) Na stronie 31 w wierszu 10 od góry zamiast słów: „przed kontrolerem eksploatacyjnym", wpisać: „przed kontrolerem ruchu".

13) Na stronie 31 w wierszu 14 od góry zamiast słów: „przed kontrolerem eksploatacyjnym", wpisać: „przed kontrolerem przewozów".

Powyższe poprawki i zmiany wchodzą natychmiast w życie.

Dla ujednostajnienia postępowania przy wydawaniu świadectw o złożeniu egzaminu składającego się z kilku odrębnych części, zarządza się:

O ile dany egzamin składa się z kilku części, jak n. p. egzamin na stanowisko „asystenta" (egzamin telegraficzny, ruchowy i handlowo-taryfowy), każda część tego egzaminu tworzy dla siebie całość i świadectwo z danej części egzaminu wydaje przewodniczący tej komisji egzaminacyjnej, którą przepisy „Nr. A. 5" (tabela „A" lub „B") dla odnośnej części egzaminu przewidują.

Przy wydawaniu świadectw w tych przypadkach, należy na blankiecie świadectwa (druk P. K. P. Serja A Nr. 71) obok wyszczególnienia stanowiska, na które kandydat dotyczący egzamin składał, podać w nawiasie odnośną część tego egzaminu n. p. „ruchowy" lub „handlowo-taryfowy", podając ponadto „§" i „lit" przepisów Nr. A. 5, tak jak to przewidziano na blankiecie świadectwa egzaminacyjnego.

Analogicznie należy w wykazach stanu służby dotyczących pracowników, notować wyniki poszczególnych egzaminów.

SPRAWY FINANSOWE.

81.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1931 r. Nr. II/2/3526/31 w przedmiocie uzupełnienia pktu 1) art. 11 przepisów rachunkowych dla kas biletowych, bagażowych i towarowych.

Z ważnością od dnia ogłoszenia uzupełnia się pkt. 1) art. 11 Instrukcji Nr. F8 następującym ustępem 2-gim:

„Powyższe postanowienia nie dotyczą prywatnych biur podróży, które sporządzają sprawozdania miesięczne".

82.

Nr. II/2/3611/31 z dnia 7 maja 1931. W sprawie przejazdów osób wojskowych.

Wślad za okólnikiem Nr. II/2/2485/31 z dnia 28.III.1931 Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości, że — w wypadkach udzielania szeregowym niezawodowym urlopów zdrowotnych na podstawie §§ 59 i 60 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o prawach i obowiązkach szeregowych oraz wyjątko-

wo w wypadkach udawania się niezamożnych szeregowych niezawodowych do śmiertelnie chorych członków rodziny — wymienione osoby wojskowe będą zaopatrywane w zlecenia do kasy osobowej, a zatem przejazd w wypadkach powyższych odbędzie się z kredytowaniem należności w myśl P. S. 245-10.

Powyższe wyjaśnienie ustanawia wyjątek od zasady, przyjętej w punkcie 1 cytowanego na wstępie okólnika.

SPRAWY RUCHOWE.

83.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 maja 1931 r. Nr. IV/3/3779/31 o wydaniu „Instrukcji dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich„.

Niniejszym zatwierdzam „Instrukcję dla rewizyjnych konduktorów pociągów pasażerskich", która ukaże się w osobnem wydaniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1931 r.

84.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 kwietnia 1931 r. Nr. IV/1/2809/31, dotyczące konieczności wzmożenia nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu.

Badanie przyczyn ważniejszych wydarzeń i kilku poważnych zderzeń się pociągów w ciągu roku bieżącego, które pociągnęły za sobą znaczne straty materjalne i ofiary ludzkie, wskazuje na brak nadzoru i należytej kontroli nad służbą wykonawczą.

Rzeczone wypadki zostały bezpośrednio spowodowane przekroczeniem przez winnych pracowników podstawowych przepisów ruchu i sygnalizacji, jako to: samowolnem uruchomieniem przez maszynistę parowozu odczepionego od pociągu, wyręczeniem się dyżurnego ruchu kancelistą, który wyprawił pociąg po torze niewłaściwym bez obowiązującego porozumienia się z dyżurnym ruchu sąsiedniej stacji, niewstrzymaniem w czasie właściwym manewrów na torach wjazdowych i zezwoleniem na równoczesny wjazd na stację pociągów z przeciwnych kierunków, chociaż układ torów nie zabezpieczał równoczesnego wjazdu.

Ważniejsze zaś wydarzenia wynikły z niesprawdzenia przed przyjęciem pociągu, czy tor dla niego wyznaczony jest wolny, z nienależytego zabezpieczenia taboru od zbiegnięcia, z nieuważnej jazdy maszynistów i z niedbałej obsługi hamulców przez drużyny konduktorskie.

Wypadki powyższe i wydarzenia należy pośrednio przypisać brakowi kontroli przez organa kontrolne i nadzorcze nad personelem stacyjnym i pociągowym.

Dla zapobieżenia na przyszłość tego rodzaju wypadkom i wydarzeniom, wzywam Panów Dyrektorów z całym naciskiem do wzmożenia nadzoru przez powołane do tego organa nad wykonywaniem służby ruchu i do czuwania przez Dyrekcję nad spełnieniem tego obowiązku.

Co się tyczy ważniejszych wydarzeń, to polecam w każdym przypadku badać: przyczynę wyprawienia pociągu na zajęty szlak lub przyjęcia na zastawiony tor, przyczynę przejechania przez pociąg zamkniętego semaforu i wydawać bezzwłocznie wskazane zarządzenia zapobiegawcze.

Za wszelkie uchybienia pod względem kontroli należy winnych pociągać do odpowiedzialności w sposób właściwy, a w razie potrzeby nawet usuwać z zajmowanego stanowiska, jako nieodpowiednich na nie.

Winnych zaś bezpośredniego spowodowania wypadków jak również i wymienionych ważniejszych wydarzeń — należy bezwzględnie pociągać, jako winnych „występku służbowego", do odpowiedzialności dyscyplinarnej (§§ 62 i 64 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8/VII — 1929 roku o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa P. K. P., zamieszczonego w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 13 z 1929 r.), do czasu zaś zadecydowania sprawy — usuwać ich od wykonywania służby ruchu albo też od obsługi parowozów.

85.

Nr. IV/4/3116/31 z dnia 13 maja 1931 r. — Zmiana załącznika C 2 do umowy RJC.

W umowie RJC, obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r. wysłanej do Dyrekcji Okręgowej P. K. P. przy piśmie M. K. Nr. IV/6440/14 z dnia 30.IV.28 r. należy wprowadzić następujące uzupełnienia:

W załączniku C 2 na str. 81 polskiego tekstu umowy w pozycji „Szwecja" w rubryce „Warunki" skreślić słowa: „Niema żadnych specjalnych przepisów" i wpisać: „Dla pociągów o prędkości wyżej 70 klm./godz. najmniejszy dozwolony rozstęp osi wagonów 2 i 3 osiowych powinien wynosić przynajmniej 4,5 mtr. Wagony powinny być zaopatrzone w hamulce o sprężonem powietrzu lub w przewody tego hamulca, a w okresie ogrzewaniowym również w przewody ogrzewania parowego oraz łączniki całkowite w/g załącznika K 3".

86.

Nr. IV/4/2703/31 z dnia 30 kwietnia 1931 w sprawie zmian w umowie R. J. C.

W umowie R. J. C., obowiązującej od dnia 15 maja 1928 r., wysłanej do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych przy piśmie M. K. Nr. IV/6440/14 z dnia 30.IV. 28 r., należy wprowadzić następujące zmiany:

1) na str. 80 i 81 polskiego tekstu umowy R. J. C. w załączniku C² w pozycji „Polska" w rubryce „Warunki" skreślić cały tekst, wzamian którego wpisać:

„Wagonów towarowych nie przewozi się pociągami pośpiesznemi.

Pociągi osobowe o szybkości:

	do 60 kl/godz.	od 60 do 80 kł/godz.
		Wagony 2 osiowe.
Rozstęp osi:	$\geqq$ 4 mt	$\geqq$ 4,5 mt
Waga własna:	$\geqq$ 8 tn	$\geqq$ 9 tn
		Wagony 3 osiowe.
Rozstęp osi:	$\geqq$ 6 mt	$\geqq$ 6 mt
Waga własna:	$\geqq$ 12 tn	$\geqq$ 14 tn

Przy szybkości od 60 do 80 klm/godz. waga brutto wagonu nie powinna przekraczać 30 ton i wagony bezwzględnie powinny mieć osie przesuwne.

Obręcze kół muszą posiadać umocowanie ciągłe na całym obwodzie. Wagony na kołach żeliwnych z utwardzoną powierzchnią nie są dopuszczane.

Najmniejsza grubość obręczy mierzona w płaszczyźnie okręgu tocznego powinna wynosić 30 m/m. Resory muszą być połączone z ostojnicami zapomocą przegubów. Termin ostatniej rewizji okresowej nie może przekraczać 18 miesięcy. Wagony muszą posiadać hamulce zespolone, lub przynajmniej przewód hamulca zespolonego w myśl załącznika „H" do umowy R. J. C. W okresie ogrzewaniowym wagony powinny mieć przewód ogrzewania parowego.

2) na str. 94 umowy R J. C. w załączniku „H." w pozycji „Polska" w rubryce „Uwagi" skreślić drugą połowę tekstu poczynając od słów: „z wyjątkiem Dyrekcji Kraków, Lwów i Stanisławów" do końca, to jest do słów: „hamulec o szybkiem działaniu (Hardy)" i wpisać: „a pozatem dla wagonów przechodzących na linji Dyrekcji Okręgowych Kraków, Lwów i Stanisławów dodatkowo jeszcze samoczynny hamulec o szybkiem działaniu Hardy, lub „przynajmniej przewód do tego hamulca".

87.

Nr. IV/1/732/31 z dnia 6 maja 1931 r. w sprawie zmiany przepisów o budowie i ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach.

Podaje się do wiadomości, że w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 15 z dnia 25 kwietnia 1931 r., poz. 163 ogłoszono rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 marca 1931 r. Nr. IV/1/732/31 w sprawie zmiany przepisów o budowie i ruchu na kolejach żelaznych, obowiązujących w okręgach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach.

SPRAWY SŁUŻBY DROGOWEJ I ZABEZPIECZEŃ RUCHU POCIĄGÓW.

88.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 28 marca 1931 r. Nr. V/4-3528/31 w sprawie wydania przepisów o układaniu szyn i przyrządów dylatacyjnych, o urządzeniach, zabezpieczających pociągi w razie wykolejenia, i o środkach przeciwpożarowych na mostach.

Niniejszem zatwierdzam „Przepisy o układaniu szyn i przyrządów dylatacyjnych, o urządzeniach, zabezpieczających pociągi w razie wykolejenia, i o środkach przeciwpożarowych na mostach", które ukażą się w osobnem wydaniu.

ZAWIADOMIENIA:

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 maja 1931 r. Nr. P. 1/8600/31 w sprawie zmian w liście członków Komisji Dyscyplinarnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu pochodzących z nominacji.

Inż. Mieczysława Stodolskiego, Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu, — mianuję członkiem Komisji Dyscyplinarnej przy tej Dyrekcji w miejsce inż. Wiktora Gajewskiego, Zastępcy Naczelnika Wydziału Mechanicznego wspomnianej Dyrekcji, — którego mandat wygasł z dniem 1 kwietnia 1931 r. na podstawie § 79, punkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 447).

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 55978. 2.VI.31. 8.500.

WARUNKI PRENUMERATY. Administracja Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji podaje do wiadomości, iż prenumerata Dziennika Urzędowego M. K. na rok 1930 wynosi zł. 8.— półroczna zł. 4.— kwartalna zł. 2.—

Pojedyńczy numer — groszy 50.



DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

10 września | Nr. 9. | Rok 1931.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchowe.

Praca Polskich Kolei Państwowych w czerwcu 1931 r. według danych przedwstępnych.

SPRAWY RUCHOWE.

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

w czerwcu 1931 roku

według danych przedwstępnych.

Przewóz podróżnych w czerwcu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 13.199.724 osób i w porównaniu z majem r. b. (31 dni — 12.702.719 osób) zwiększył się o 3,9%, a w porównaniu z czerwcem r. ub. (14.728.844) zmniejszył się o 10,4%.

Zwiększenie się ruchu pasażerskiego w czerwcu r. b. w porównaniu z majem r. b. spowodowane zostało wyjazdami na wakacje letnie oraz ożywieniem się ruchu turystycznego. Wzmożenie ruchu szczególnie dało się zauważyć w drugiej połowie miesiąca.

Regularność biegu pociągów w czerwcu wynosiła 91,5%.

Przewóz towarów w czerwcu r. b. przy 24 dniach roboczych wynosił, oprócz kolejowych gospodarczych, 5.071.379 tonn, czyli w porównaniu z majem r. b. (24 dni robocze — 4.633.645 tonn) zwiększył się o 9,4%. W porównaniu zaś z czerwcem r. ub. (23 dni robocze — 5.340.778 tonn) zmniejszył się o 5%.

Naładowano w czerwcu r. b. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 357.270 wagonów 15-to-tonnowych, a przyjęto od kolei zagranicznych 47.760 wagonów z ładunkami tak przeznaczonemi do Polski jak i przechodzącemi przez Polskę tranzytem, razem więc przewieziono 405.030 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi kolejowemi).

W porównaniu z majem r. b. (391.375 wagonów) ogólna praca kolei w zakresie przewozu towarów wykazuje zwiększenie o 3,5% (liczbą wagonów użytych do przewozu), naładunek zaś na stacjach P. K. P. i w. m. Gdańska — o 3%.

W porównaniu zaś z czerwcem r. ub. (412.380 wagonów) tak ogólna praca jak i naładunek zmniejszyły się w czerwcu r. b. o 1,8%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje

(w wagonach 15 tonnowych).

Wykonano	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
A) Naładowano: *)					
Węgla	145.680	141.918	+ 2,7%	138.150	+ 5,4%
Drzewa	31.080	29.636	+ 4,9%	36.150	— 14,0%
Nawozów sztucznych . .	2.520	1.891	+ 33,3%	2.910	— 13,4%
Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . .	11.070	10.044	+ 10,2%	15.310	— 30,0%
Rolniczych i aprowizacji .	26.040	35.340	— 26,3%	24.720	+ 5,3%
Pozostałych ładunków . .	140.880	128.030	+ 10,0%	146.220	— 3,6%
Razem	357.270	346.859	+ 3,0%	363.960	— 1,8%
B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . .	10.920	10.447	+ 4,5%	12.510	— 12,7%
Tranzytem przez Polskę .	36.840	34.069	+ 8,1%	35.910	+ 2,6%
C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. .	405.030	391.375	+ 3,5%	412.380	— 1,8%

*) łącznie z naładunkiem w obrębie wolnego miasta Gdańska

Z zestawienia danych powyższej tabeli widać, że wzrost ładunku w czerwcu r. b. w porównaniu z majem dotyczy wszystkich ważniejszych pozycyj oprócz tylko produkcji rolnej.

Zwraca uwagę wzrost przewozu ładunków tranzytowych w stosunku do maja r. b. prawie o 3.000 wagonów (8,1%), a w stosunku do czerwca r. ub. prawie o 1.000 wag. (2,6%).

Rozmiary naładunku węgla według zagłębi węglowych przedstawia poniższa tabela:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
Górnośląskie.	111.720	110.422	+ 1,2%	103.770	+ 7,6%
Dąbrowskie	24.990	23.932	+ 4,4%	26.610	— 6,1%
Krakowskie	8.970	7.564	+ 18,6%	7.770	+ 15,4%
Razem	145.680	141.918	+ 2,7%	138.150	+ 5,4%

Zagłębia	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
Z tego naładowano na wywóz zagranicę:					
a) **przez:**					
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	61.920	60.016	+ 3,2%	42.690	+ 45,0%
b) **do:**					
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	11.700	10.447	+ 12,0%	13.980	— 16,3%
Rumunji	180	248	— 27,4%	510	— 64,7%
Niemiec, Prus Wschodnich	6.450	5.115	+ 26,1%	5.670	+ 13,8%
Rosji i Łotwy	120	124	— 3,2%	450	— 73,3%
Razem	30.370	75.950	+ 5,8%	63.300	+ 27,0%

Jak widać z powyższej tabeli naładowano węgla w czerwcu r. b. więcej niż w maju r. b. prawie o 4.000 wag. (2,7%). Zwiększenie to dotyczy wyłącznie eksportu przez Gdańsk i Gdynię oraz do Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch, Niemiec i Prus Wschodnich.

Norma ładowania węgla w dniu roboczym wynosiła w czerwcu r. b. 8.100 wagonów 15-to tonnowych dla wszystkich zagłębi, przeciętnie zaś ładunek węgla w dniu roboczym wynosił 5.933 wagony, czyli mniej od normy o 2.167 wag. dziennie (26,8%).

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

w zagłębiu Górnośląskiem przy normie 5.982 wagony, ładowano 4.500 wagonów, t. j. mniej od normy o 24,8%;

w zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.602 wagony, ładowano 1.085 wagonów, t. j. mniej od normy o 32,3%;

w zagłębiu Krakowskiem przy normie 516 wagonów, ładowano 348 wagonów, czyli mniej od normy o 32,6%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w czerwcu jak następuje:

Porty	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwu 1931 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
a) w wagonach 15-tonnowych					
Gdańsk	36.167	35.249	+ 2,6%	26.460	+ 36,7%
Gdynia	23.651	25.123	— 5,9%	15.070	+ 56,9%
Razem	59.818	60.372	— 0,9%	41.530	+ 44,0%
b) w tonnach					
Gdańsk	542.515	528.740	+ 2,6%	396.906	+ 36,7%
Gdynia	354.761	376.844	— 5,9%	226.055	+ 56,9%
Razem	897.276	905.584	— 0,9%	622.961	+ 44,0%

Przeładowano węgla eksportowego na statki w portach Gdańsk i Gdynia razem w miesiącu czerwcu mniej niż w maju r. b. o 8.308 tonn (0,9%), przyczem jednak w Gdańsku przeładowano więcej o 13.775 tonn (2,6%), natomiast w Gdyni mniej o 22.083 tonny (5,9%).

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w czerwcu jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach:

Rodzaj ładunków	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	542.515	528.740	+ 2,6%	396.906	+ 36,7%
Zboże	2.587	5.851	— 55,8%	9.155	— 71,7%
Cukier	1.748	2.025	— 13,7%	1.980	— 11,7%
Drzewo	137.775	104.088	+ 32,4%	100.040	+ 37,7%
Cement	2.702	3.892	— 30,6%	3.825	— 29,4%
Żelazo	2.505	1.539	+ 62,8%	485	+ 416,5%
Produkty naftowe	4.830	4.355	+ 10,9%	5.649	— 14,5%
Inne ładunki	19.690	15.972	+ 23,3%	17.892	+ 10,0%
Razem	714.352	666.462	+ 7,2%	535.932	+ 33,3%
Przywóz					
Ruda żelazna	37.553	23.158	+ 62,2%	42.611	— 11,9%
Złom	257	691	— 62,8%	2.510	— 89,8%
Żelazo	410	215	+ 90,7%	140	+ 192,9%
Zboże	588	—	+ 100%	—	+ 100,0%
Nawozy sztuczne	9.966	3.280	+ 203,8%	4.896	+ 103,6%
Inne ładunki	9.619	9.940	— 3,2%	16.119	— 40,3%
Razem	58.393	37.284	+ 56,6%	66.276	— 11,9%

Ogólna praca Gdyni w tonnach.

Rodzaj ładunków	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
Wywóz					
Węgiel	354.761	376.844	— 2,6%	226.055	+ 36,7%
Cukier	495	2.530	— 80,4%	—	+ 100,0%
Zboże	—	345	— 100,0%	—	—
Drzewo	4.860	2.766	+ 75,7%	—	+ 100,0%
Inne ładunki	18.487	17.233	+ 7,3%	1.595	+ 1059,1%
Razem	378.603	399.718	— 5,3%	227.650	+ 66,3%
Przywóz					
Ruda	—	—	—	5.272	— 100,0%
Złom	27.985	21.243	+ 31,7%	18.929	+ 47,8%
Ryż	6.580	4.735	+ 39,0%	3.150	+ 108,9%
Nawozy sztuczne	5.065	5.315	— 4,7%	9.106	— 44,4%
Inne ładunki	2.100	2.165	— 33,0%	2.186	— 3,9%
Razem	41.730	33.458	+ 24,7%	38.643	+ 8,0%

Ogółem wywóz przez obydwa porty zwiększył się w czerwcu w porównaniu z majem r. b. o 26.775 tonn (2,5%), przywóz zaś o 29.381 tonn (41,5%).

Zwraca na siebie uwagę znaczne zwiększenie wywozu drzewa przez Gdańsk, a także przez Gdynię, wynoszące w porównaniu z majem przez obydwa porty razem około 36.000 tonn (33,5%).

Co do przywozu to zwiększył się głównie i dość znacznie przywóz rudy, złomu i nawozów sztucznych.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski przez granicę lądową i przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię wyraził się w czerwcu r. b. jak następuje:

(w wagonach 15-to tonnowych):

Rodzaj ładunków:	1931 r. Czerwiec 24 dni roboczych	1931 r. Maj 24 dni roboczych	1931 r. W czerwcu więcej + lub mniej — w procentach	1930 r. Czerwiec 23 dni roboczych	W czerwcu 1931 r. więcej + lub mniej — w procentach w stosunku do czerwca 1930 r.
Wywóz:					
Zboże	971	680	+ 42,8%	1.749	— 44,5%
Mąka	94	201	— 53,2%	117	— 19,7%
Węgiel	70.605	69.988	+ 0,9%	55.246	+ 27,8%
Drzewo	13.456	11.543	+ 16,6%	18.342	— 26,6%
Bawełna	113	708	— 84,0%	197	— 42,6%
Materjały budowlane	740	1.276	— 42,0%	1.146	— 35,4%
Produkcja przemysłowa	7.232	8.435	— 14,3%	6.043	+ 19,7%
Cukier	173	303	— 42,9%	185	— 6,5%
Pozostała aprowizacja	3.435	4.591	— 25,2%	3.095	+ 11,0%
Inne ładunki	3.983	3.752	+ 6,2%	2.944	+ 35,3%
Razem	100.802	101.476	— 0,7%	89.064	+ 13,2%
Przywóz:					
Zboże	75	50	+ 50,0%	87	— 13,8%
Mąka	5	8	— 37,5%	4	+ 25,0%
Węgiel	373	309	+ 22,3%	320	+ 18,1%
Drzewo	56	74	— 24,3%	278	— 79,9%
Bawełna	769	848	— 7,0%	719	+ 9,7%
Materjały budowlane	1.137	879	+ 29,4%	1.138	— 0,1%
Produkcja przemysłowa	7.285	5.907	+ 23,3%	6.128	+ 18,9%
Ruda żelazna	2.635	1.894	+ 39,2%	3.065	— 14,0%
Pozostała aprowizacja	1.763	1.670	+ 5,0%	1.520	+ 15,3%
Inne ładunki	3.834	3.437	+ 11,6%	4.226	— 9,3%
Razem	17.948	15.076	+ 19,1%	17.485	+ 2,6%

Ogółem wywóz zwiększył się w czerwcu o 674 wag. czyli o 0,7%, a przywóz o 2.872 wagony (19,1%). Zwiększył się wywóz węgla prawie o 700 wag. (0,9%), drzewa prawie o 2.000 wag. (16,6%) i zboża prawie o 300 wag. (42,8%) natomiast inne główniejsze pozycje wywozu wykazują spadek.

W przywozie największe ilościowo zwiększenie wykazuje produkcja przemysłowa i ruda żelazna.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 czerwca r. b. wynosił:

Parowozów 5.388, czyli w porównaniu z ilostanem na 1/VI r. ub. (5.347) więcej o 0,8%. W naprawie było parowozów 14,86%, czyli mniej niż w tym samym czasie roku ubiegłego (16,81%) o 1,95%.

Wagonów osobowych było 12.088, więcej niż w roku ubiegłym (10.295) o 17,4%. W naprawie było wagonów osobowych 9,08%, mniej niż w roku ubiegłym (11,4%) o 2,46%.

Wagonów towarowych było 156.997, czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym (154.571) więcej o 1,6%. W naprawie było wagonów towarowych 3,83%, mniej niż w roku ubiegłym (4,11%) o 0,28%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczyły fabryki w czerwcu w ilościach następujących:

parowozów towarowych	4
wagonów osobowych	11
„ towarowych	300

Na 1 lipca było wagonów odstawionych do rezerwy:

krytych	. . . . .	22.741
węglarek	. . . . .	21.360
platform	. . . . .	5.562
innych	. . . . .	54
razem	.	49.717 wagonów.

Przebieg pociągów w czerwcu r. b. wynosił:

w ruchu osobowym	6.076.056	poc. km.
„ towarowym	4.016.718	„ „
Razem	10.092.774	poc. km.

W porównaniu z majem r. b. (9.852.931) ogólny przebieg pociągów w czerwcu wzrósł o 2,4%, w porównaniu zaś z czerwcem r. ub. (9.689.555) wzrósł o 4,2%.

Co się tyczy działalności Ministerstwa Komunikacji w dziedzinie taryf osobowych, bagażowych i towarowych, to:

Z dniem 1 czerwca weszła w życie taryfa na przewóz osób, bagażu i towarów prywatnemi kolejami normalnotorowemi Gostyńską, Kościańską, Krotoszyńsko-Pleszewską i Średzką tudzież wąskotorowemi kolejami wielkopolskiemi (dziewięć kolejek). Nowa ta kodyfikacja taryfowa usuwa dotychczasowe rozbieżne taryfy stosowane na tych kolejach, upraszczając i normując jednoliciej warunki przewozowe.

Z dniem 1 czerwca weszła w życie nowa taryfa ekspresowa w komunikacji polsko-niemieckiej dla przewozów bezpośrednich i tranzytem przez Czechosłowację lub Czechosłowację i Austrję. Od 15 czerwca obowiązuje Dodatek II do taryfy osobowej, bagażowej i ekspresowej niemiecko-austrjackiej tranzytem przez Polskę.

Wewnętrzna taryfa towarowa doznała dalszych zmian z dniem 1 czerwca w dziedzinie taryf wyjątkowych oraz Części I. B. (taryfy dla koni wyścigowych, przewóz ryb z częściowym odładunkiem, uzupełnienie nomenklatury, taryfy na smalec, taryfy na sadzę, czernie i ziemie farbiarskie, kaolin, sole potasowe, miał tytoniowy, cynk walcowany, tekturę, ryby morskie, azbest i t. p.).

Taryfa towarowa polsko-czeskosłowacka na przewóz rudy została przedłużoną do końca czerwca w brzmieniu poprzedniem, zaś od 1 lipca otrzymuje nowe brzmienie (obniżone).

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w czerwcu r. b. wynosiły:

a) z przewozu podróżnych	.	27.862.345 zł.
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych	. .	1.326.159 „
c) z przewozu towarów	. .	70.577.669 „
d) uboczne	. . . .	1.255.942 „
razem	.	101.022.115 zł.

W porównaniu z majem r. b. (94.690.411 zł.) wpływy w czerwcu r. b. zwiększyły się o 6,7%, w porównaniu zaś z czerwcem r. ub (108.681.689 zł) zmniejszyły się o 7%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 56829. 9.IX.31. 8.000.